

Bir Deniz Ulaşımı Öyküsü: Bodrum Deniz Ulaşım A.Ş.

H. Rüştü TEZCAN

Endüstri Yüksek Mühendisi (İTÜ Mak. Fak.)

Yat İşletmecisi

İMEAK DTO Yat İşletmeciliği Meslek Komitesi Üyesi

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Meclis Başkanı

Arif YILMAZ

Kaptan/ Deniz Turizmi İşletmecisi

İMEAK DTO Su Sporları Meslek Komitesi Başkanı

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yön. Kurulu Başkan Vekili

İMEAK DTO Deniz Turizmi Çalışma Grubu Üyesi

Öz

Üç tarafının denizlerle çevrili olmasıyla, kıyılarımızın uzunluğu ile övündüğümüz ülkemizde deniz yolu ulaşımı çok zayıftır, Marmara ve İstanbul dışında yok denecek kadar azdır. Özellikle toplu taşımacılıkta bir yandan karayollarının hâkimiyeti artmakta bir yandan da bu durumdan şikayetler ve eleştiriler çoğalmaktadır. Denizyolu ulaşımı deniz ve kıyı olan her yerde alternatif olarak bulunmalı, yaşmalı ve yaşatılmalıdır.

Bildiride, kısaca denizyolu ulaşımının tarihine değinilerek bu doğrultuda yapılan bölgesel bir uygulama anlatılacaktır.

Anahtar sözcükler: Deniz ulaşımı, Toplu taşıma, Bodrum-ulaşım, Deniz yolu

Giriş

Deniz ulaşımının alanı karayollarına kaptırmasının asli nedeni kapitalist ve küresel ekonominin deniz ve tren yolları aleyhinde, karayolları lehinde gelişimidir. Devlet politikaları da enerji, otomobil, karayolu inşaatı vb. gibi sektörlerin dünya çapındaki hâkimiyetleri doğrultusunda oluşturulmuş; alt yapı yatırımları, teşvikler, stratejik planlar hâkim anlayış doğrultusunda yapılmıştır. Ancak toplum ve bireyler olarak da denizi çok sevmediğimizi, genelde denize arkamızı döndüğümüzü kabul etmemiz gerekir. Bu sempozyumda deniz yolu ulaşımı ile ilgili bildiri azlığı da belki bunun tipik bir örneğidir.

Oysa bu durum yakın tarihimizde, Cumhuriyetin Kuruluş yıllarında böyle değildir. Osmanlı İmparatorluğunda kapitülasyonlarla verilen haklarla deniz yolu ulaşımı tümüyle yabancıların elindedir. Ancak Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra Lozan 'da kapitülasyonların kaldırılması ve 1926'da Kabotaj Kanunu'nun geçerli hale gelmesiyle yabancı gemilerin yerini Türk Gemileri almaya, deniz yolu ulaşımı Türklerin eline geçmeye başlar. Deniz yolu ulaşımına devlet ve özel sektör birlikte önem verir ve sahip çıkar. Mübadele Hikayesi tipik ve öğretici bir örnektir. Lozan'da 1923'de imzalanan Türk-Rum Mübadeleleri anlaşması ile Balkanlarla Türkiye arasındaki karşılıklı göçler resmi bir kimlik kazanır ve insanların taşınması gerekir.

Dönemin koşullarında bu taşıma Girit, Selanik, Kavala gibi ana toplanma yerlerinden ancak deniz yolu ulaşımı ile yapılabilir “ İmar İskân Vekâleti” bir ihale açar ve ihaleyi İtalyanlar kazanır. Ancak “ Türk Vapurcular Birliği” adıyla birleşen Türk İşletmeciler ihaleyi bozar ve 1924’den itibaren Türk Gemileri ile yapılmasını sağlar. Demek ki Cumhuriyetin ilk müteşebbisleri içinde ilk tekne sahiplerini de saymak gerekir. Ayrıca devlet de ulusal sermayeye öncelik vermektedir.

Ege Bölgesinde ayrıca kara yollarının zayıflığı da denizyolu ulaşımına ağırlık verilmesine yol açmış, Ege’de bir dönem aslı ulaşım denizyolu olmuştur. 20.yy’ın ortalarına kadar denizyolu ile insan, yük, posta taşımacılığı yapılmış, ticaret denizyolundan sürdürülmüştür.

Bu dönem yolcu, yük ve posta taşımacılığı ağırlıklı olarak teknelerle yapılmaktadır;

Bodrum- İskenderiye ahşap teknelerle ticaret, Bodrum - İstanbul ve Karadeniz Seferleri, Bodrum- İskenderun Vapurları, Şirket-i Hayriye Vapurları, Komşu Yunan Adaları ile ulaşım, Ege-Akdeniz kruvaziyer gemileri ile yolcu ve yük taşımacılığı deniz yolu ile yapılan taşımacılığın örnekleridir.

Ancak geçen yüzyılın ikinci yarısından itibaren Ege bölgesinde de deniz yoluyla ulaşım ve ticaret zamanla kaybolmuş yerini deniz turizmi almıştır.

Bölgede Yolcu Taşımacılığı sadece Yunan Adaları ile bu adalara komşu Kıyı kentleri arasında (Kos-Bodrum, Rodos-Marmaris gibi) ve Bodrum-Dağca arasında feribotlar ve deniz otobüsleri ile sürmektedir.

Küçük ölçekli liman içi alanlarda yapılan dolmuş motoru taşımacılığı da (Bodrum Limanı-Bardakçı Koyu gibi) nostaljik bir unsur olarak varlığını korumaktadır.

Karayollarının hakimiyetine karşılık tüm toplumun karayollarından ve trafikten şikayetçi olduğu da bir olgudur. Ege Bölgesinde, kıyı kentlerinde de durum aynıdır. Gerek yerli halk, gerekse turistler kıyı kentlerindeki kara yolu ulaşımından ciddi şikayetçidir. Kara yollarının genişletilerek kara yolu trafiğinin düzelmeyeceği yavaş yavaş görülebilmektedir. Ayrıca Bölgedeki kıyı kentlerinde tarihi dokuyu, eski kentleri koruyabilmek için çoğu yerde yeni ve geniş yol açma imkânı yoktur.

Artık tekrar gözümüzü denize çevirmemiz, kıyı kentlerimizde sahip olduğumuz bu nimetten tekrar yararlanmaya başlamamız, en azından kara ulaşımındaki yoğunluğa ve açmazlara karşı alternatif üretmemiz zamanı gelmiştir.

Deniz yolu ulaşımının avantajları da açıktır. Güvenilir olması, kaza ve ölüm oranlarının azlığı, altyapı yatırımı (yol yapımı, bakımı) gerektirmemesi gibi ilk akla gelen faktörleri azaltıp çoğaltabilir, dezavantajlarını da tartışabiliriz. Ancak tartışmasız kabul etmemiz gereken bizce toplu taşımacılıkta denizyolu ulaşımının bir seçenek olarak korunması ve yaşatılmasının gereğidir.

Bu saptamalardan yola çıkarak Bodrum’da denizi tercih eden ve denizden bakmayı bilen birkaç denizci boşluğu doldurmak, Yarımada’nın çevresinde bir deniz yolu ulaşımı yaratmak için kolları sıvadılar. Bu denizciler uzun yıllardır Ege’de deniz turizmi sektöründe çalışan ve Oda’larda yöneticilik yapan insanlardı. Gerek bilgi ve tecrübeleri gerekse yerel yönetimleri ve bürokrasiyi tanımak konusunda donanımlıydılar. Amaç bir yandan da bölgedeki çarpık, kara ağırlıklı gelişmelerin karşısına bir alternatif yaratabilmektir. Şimdi bu projeyi örnek teşkil etmesi umuduyula anlatalım.

BODAŞ-Bodrum Deniz Ulaşım A.Ş

Deniz ulaşımı hakkında söylenenlerin “üç tarafı denizlerle çevrili ülkemiz” ile başlayıp “mutlaka yapmalıyız.” ile bittiği, onlarca toplantıya katıldık, bütün bu toplantılardaki ortak söylem denizi yeterince değerlendiremediğimiz, ama bunu mutlaka yapmamız gerektiği şeklinde olmuştur.

Bu sunumda size temenni yerine, Bodrum’da denizde toplu taşıma yapmayı seçen beş girişimcinin deneyimini, teknik süslemelerin arkasına sığınmadan samimi ve açık bir şekilde özetlemeye çalışacağız.

Bu deneyim üç tarafı denizlerle çevrili, deniz ulaşımı için uygun körfez geçişlerine sahip Bodrum Yarımadası’nda yaşanmıştır.

Talebin Oluşumu

Bodrum’un yarımada olması ve kıyılardaki yoğun yapılaşma, özellikle yaz aylarında kıyı bölgesinde ciddi nüfus artışına yol açmaktadır. Bu yoğunluğa rağmen bankalar, popüler eğlence yerleri, alışverişle ilgili çeşitli mağazalar, şehirlerarası otobüs garajı ve resmi kurumların ilçe merkezinde toplanması kıyı beldelerindeki halkın ilçe merkezine ulaşımını zorunlu kılmaktadır.

Halkın bir kısmı toplu taşıma araçlarını tercih ederken, büyük bir kısım da özel araçlarıyla ilçe merkezine gitmektedir. Özellikle yaz aylarındaki yoğun sıcaklık, Türkiye geneline göre yüksek toplu taşıma ve taksi ücretleri, özel araçla seyahati desteklemektedir.

Yaz aylarında bazı kavşaklarda trafik tıkanmakta, hatta durma noktasına gelmektedir.

Yoğunluk Temmuz ve Ağustos aylarında Bodrum girişinden merkeze uzanan 1-2 km’lik kısa yolun dahi 15-20 dk. civarında sürmesine sebep olmaktadır.

Diğer taraftan bu kadar çok araç, yetersiz park yeri nedeniyle ciddi sıkıntılar yaratmaktadır. Şanslı olup park yeri bulanlar ise oldukça yüksek park ücretlerine maruz kalmaktadır. Ayrıca özellikle gece yemeğe ve eğlenmeye gidenler, alkol almaları durumunda ciddi tehlikelere yol açmaktadır.

Bütün bu koşullar birçok insanın keşke denizden ulaşım olsa talebini yüksek sesle dile getirmesine yol açmıştır.

Bize ilham veren talep ise Akyarlar köyünde yaşadığımız dönemlerde, özellikle yazlıkçı gençlerin akşam eğlenmeye giderken ailelerinin araç kullanmalarına izin vermemesinden şikayet etmeleriydi. Aile büyükleri araba kullanmalarına karşı çıktıklarını, çok istiyorlarsa toplu taşımayı kullanabileceklerini söylemekteydiler.

Ancak en sık giyim-kuşamlarıyla eğlenmeye giden özellikle 18-25 yaş aralığındaki gençlere dolmuş fikri asla cazip gelmemekteydi.

Deniz Ulaşımı Fikrinin Gelişimi

Bu fikir, Deniz Ticaret Odası Yönetimi'nde birlikte olduğumuz ve deniz ulaşımı fikrini sadece ticaret olarak görmeyen, Bodrum'da deniz ulaşımının mutlaka olmasına yürekten inanan dört arkadaşla beraber hayat buldu.

Deniz Ticaret Odası'nda uzun yıllar görev yapmamız, mevzuat konusunda bilgi sahibi olmanın yanı sıra konuya daha ciddi bir açıdan bakmamıza da sebep oldu.

Bodrum Deniz Ulaşım A.Ş.'yi kurarken hayalimiz, bizlerin yanı sıra ilçe ve belde belediyelerinin hatta yarımada'da faaliyet gösteren diğer toplu taşıma esnafının da ortak olabileceği, zaman içerisinde yarımada'nın tüm bölgelerini kapsayan bir ulaşım ağı kurmayı başarabilmektir.

Belediyelerin iskele avantajı, diğer toplu taşıma araçlarının da kısa mesafede sitelerden merkez iskeleye yolcu transferi olanağı, kazan kazan mantığıyla bu projeye çok süratli ivme kazandırabilecekti.

İstanbul'da İdo'nun ilk yıllarında, Kabataş'tan belediye otobüsleriyle Taksim'e yaptığı kısa mesafe ücretsiz taşımacılık, deniz otobüslerinin tercih edilmesinde ciddi bir öneme sahiptir.

Türkiye'nin başarılı holdinglerinde yıllarca yeminli mali müşavir olarak görev yapan şirket oluşumu konusunda çok tecrübeli bir dostumuzun danışmanlığında, A, B ve C tipi hisselerden oluşan; A tipi hisseye sahip kurucu ortakların şirket yönetiminde ağırlığı olacak şekilde bir anonim şirket kurduk. Buradaki amacımız şirket büyüdüğünde sırf ticari amaçlarla sosyal çizgisinden sapmaması ve kuruluş ilkelerinden ödün vermeden uzun yıllar Bodrum'da çağdaş ve sürdürülebilir bir deniz ulaşım hizmeti verebilmektir.

Kuruluşta henüz proje aşamasında olmamız, ne bir tekne ne de bir hat sahibi olmamız ve Bodrum'da bir ilk olmamız sebebiyle A, B, ve C tipi tüm hisselerle eşit oranda sahip beş ortak olarak işe başladık.

Teknelerin alımı, hatların ve iskelelerin oluşumundan sonra seferlere başlayıp, daha sonra Belediyelerden başlayarak ortaklık yapımızı geliştirmeyi planladık.

AR-GE

Deniz ulaşımının pratik ve tercih edilir olması için, kıyıya paralel olmaması gerekir, çünkü burada kara yolu çok daha avantajlıdır (sürat ve maliyet açısından), bu nedenle deniz ulaşımı körfezlerde, boğazlarda ve adalarla ana kıyı arasında başarılı olabilir.

Bunun en güzel örneği, Karadeniz ve Akdeniz'de deniz ulaşımı gelişmediği halde, İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İzmir Körfezi'nde deniz ulaşımının gelişim göstermesidir. Yani genelde söylendiği gibi üç tarafımızın denizlerle çevrili olması deniz ulaşımında başarı ölçüsü olamaz. Bu nedenle Bodrum –Akyarlar arası doğru bir seçimdi.

Akyarlar-Bodrum arası mesafenin karayolu ile 30 km olmasına karşın denizden 18 km olması, aynı güzergah üzerinde Bağla-Bodrum arasında ise bu mesafenin karayoluyla 20 km.denizden13 km. olması, ilk hatları burada kurmamıza etken sebeplerden biridir. Yaz

aylarında bu 30 km. lik yolu kat etmek bir saati geçerken, zaman zaman yolun son 2 km. si 20-25 dakika sürmektedir.

Bölgesel hava koşulları, tarifelerdeki düzen ve sürdürülebilirlik açısından deniz ulaşımının başarılı olmasında önemli etkenlerden bir diğeridir. Kuvvetli lodos rüzgarlarında (güney batı) İstanbul Boğazı'ndaki deniz trafiği aksamaları herkesçe malumdur. Başka bir deyişle İstanbul'un yıl boyu hâkim rüzgarları kuzeyli rüzgarlar olmayıp hâkim rüzgar lodos olsaydı İstanbul deniz ulaşımı bugünkü durumuna gelebilir miydi ?

Bodrum'un özellikle yaz aylarında hâkim rüzgarlarının, batı-kuzey batı olması ve yarımada'nın güney tarafının bu rüzgarlara daha kapalı olması, düşük dalga boyu Akyarlar-Bodrum ve Bağla-Bodrum hattında karar kılmamızın diğer bir nedenidir.

Her iki bölgede de yazlık sitelerin bol olması, sürekli bir yaz nüfusu ve belde sakinlerinin çeşitli nedenlerle, Akyarlar 'da balıkçı barınağında, Bağla 'da ise deniz kıyısındaki sosyal tesislerde vakit geçirmesi; denizden başlattığımız ulaşımın süratle tanınması açısından bir avantaj olarak görüldü.

Müşteri olarak hedef kitemizi, kendi araçlarıyla Bodrum'a gitmeyi diğer toplu taşıma araçlarına tercih eden, Akyarlar-Karaincir bölge sakinleri ve Bodrum'da kısıtlı sayıda olan kumsal halk plajlarını tercih edebilecek ilçe merkezindeki kişiler olarak belirledik.

Bilet ücreti olarak diğer toplu taşıma araçlarının yaklaşık iki katı bir ücret olabileceğini varsaydık. Bu tercih bir taraftan bölgedeki diğer toplu taşıma aracı olan minibüs taşımacılığına rekabet söylentilerinin önünü kapatacak, diğer taraftan da her koşulda minibüs yerine özel araçlarını tercih eden hedef kitemize, yakıt ve otopark ücretlerinin çok altında bir olanak sağlayacak bir ücret politikasıydı. Bu doğrultuda hızlı, konforlu, ekonomik ve güvenli 24 saat hizmet verebilecek 30-50 kişilik tekne arayışına başladık.

Bunun tersini tercih etmemiz durumunda 250-500 kişilik nispeten daha yavaş ama ücret olarak dolmuş ücretlerinin altında toplu taşıma yapabilecek araçlarla da deniz ulaşımını başlatabilirdik. Böyle bir tercih ticari açıdan daha başarılı olsa bile sosyal açıdan bölge için sıkıntı doğurabilir, yeni bir pazar yaratmak yerine toplu taşıma kapasitesinin sadece bölünmesine yol açabilirdi.

Oysa amacımız özel araç tercihini benzer bir konfor ve süratle deniz ulaşımına dönüştürecek, gelişip yaygınlaştıkça trafik yükünü azaltacak sosyal bir projeydi.

Paydaş olarak belediyeler ve diğer toplu taşıma işletmelerini düşünmemiz, projenin sosyal ve sürdürülebilir olmasını arzu etmemiz sebebiyledir.

ÖTV'siz yakıt kullanma imkanı ve ikinci gemi sicili, işletme maliyeti ve vergi açısından oldukça avantaj sağlayan uygulamalardı.

Belediye sınırları içerisindeki her türlü ulaşım imtiyazı, Belediyelere aittir. O tarihlerde farklı iki belediye arasında çalışacağımızdan, hat izni için Denizcilik Müsteşarlığı'na başvurduk. (2007 yılında Muğla henüz Büyük Şehir olmamıştı.)

Tekne Seçimi

Belli bir süratin üstünde seyir yapabilen, işletim maliyeti düşük, ideal taşıma kapasitesinde, yüksek manevra kabiliyetinde ve güvenli bir hazır tekne bulma olasılığımızın olmadığını süratli bir şekilde anladıktan sonra, doğru olanın kendimize uygun bir tekne inşasında olduğuna karar vererek çalışmalarımızı bu yöne kaydirdik. Ortaklarımızdan birinin geçmiş yıllarda tersaneci olması, gemi inşası ile ilgili mevzuat bilgimiz (Deniz Ticaret Odası'ndaki görevimizden dolayı), dört ortağımızın kaptan ve iki ortağımızın aynı zamanda turizm ve gemi acentesi sahibi olması bu cesaretimizin en büyük sebebi olmuştur.

İmalat

Bir imalatçı dostumuzun daha önce yapmış olduğu bize uygun olabilecek küçük bir tekne modelinden yola çıkarak, hem mevzuata uygun hem de yürürlükteki mevzuatla¹⁻² ilgili muafiyet maddelerinin neredeyse tamamını avantaj olarak kullandığımız, bize göre ideal tekne planına ulaşmayı başardık (mühendis ve ustalarımızla çatışa çatışa)

-İsteddiğimiz hızda (ama mevzuata göre hafif ve hızlı yolcu gemisi sınıfına girmeyen)

-istedğimiz yolcu kapasitesinde 30 kişilik (ancak 18 gros tonu geçmeyen)

-klaslı (Türk Loydu)

-12 metre boyunda 30 kişilik, 20-25 deniz mili süratle sahip, acil durumlarda 38 deniz mili hıza ulaşan.

- iki personelin yeterli olduğu ve en az bir usta gemici yeterliliğindeki gemi adamının kaptanlık yapabildiği (bu tarz hatlarda işletme maliyetinde çok önemli)

-2 adet 310 hp dizel motora sahip, normal seyir süratinde oldukça ekonomik ve halen Türkiye'de kendi sınıfında ilk ve tek olan teknemizi projelendirmeyi başardık.

**1 Gemilerin Teknik Yönetmeliği*

**2 Gemilerin Gemi Adamlarıyla Donatılmasına İlişkin Yönerge*

Tescil

İmalat ve test aşaması biten mini deniz otobüsünü tescil ettirmeden önce, ulusal mevzuatla işletmeciye tanınmış tüm haklardan yararlandık. Özellikle uzun vadede çok büyük bir avantaj sağlayan yönetmelik³ şartları gereği teknelerimizi TUGS 'a (Türk Uluslararası Gemi Sicili)kaydettirdik.

Teknelerimizin Türk Loyd'undan klaslı olmasının avantajı ile ilgili kanun⁴ gereği %50 indirimli TUGS harcı ödedik. Böylece hat izninden sonra TUGS kaydında da klaslı tekne olmanın ayrıcalıklarından yararlanmış olduk :

-Bu kanun uyarınca TUGS'a kayıtlı gemilerin işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançların, gelir ve kurumlar vergileriyle , alım, satım, ipotek, tescil, kredi ve navlun

mukaveleleri; damga vergisi, harçlar, banka ve sigorta muameleleri fonlarından istisna olması.

- Türk Uluslararası Gemi Sicilinde kayıtlı gemilerde çalışan personele ödenen ücretlerin de gelir vergisi ve fonlardan muaf olması.

Hat İzni

Proje hedefimiz olan Akyarlar-Bodrum arasında tarifeli bir sefer yapabilmek için hat izni müracaatımızı Ankara'da Denizcilik Müsteşarlığı'na yaptık. 2007 yılında bu hat iznini alabilmenin bazı koşulları;

-Amaca uygun teknelerinizin olması, teknelerinizin klaslı ve klasın Türk

Loydu'ndan olması durumunda hat izninizin iki yıl yerine dört yıl(bu gün 3 yıl) olacağı. Teknenin klaslı olması imalatta ciddi bir maliyet artışına sebep olmakla birlikte, güvenlik ve sonraki yıllarda teknenin uluslararası pazara sunulması açısından ciddi bir avantaj olduğunu tecrübeyle öğrendik. Bugün imal ettiğimiz teknelerden biri Nijerya'da faaliyet gösteren uluslararası bir petrol şirketinin Kıyı-Petrol platformu arasında taşımacılıkta kullanılıyor.

-Resmi olarak iskele, liman vb. olarak kabul edilmiş yolcu iskelelerine sahip ya da anlaşmanız olması.

-İlgili liman başkanlığından alınacak olumlu görüş.

Bölgemizde bir ilk olmamız, herhangi bir rakip firma olmaması, projenin toplumsal yönünün cazibesi ve kişisel ilişkilerimiz sonucunda, hem liman başkanlığının hem de ilgili belediyelerin olumlu görüşlerini alarak, resmi kalkış limanı Bodrum ve resmi varış limanı Akyarlar balıkçı barınağını göstererek iskele sorununa çözüm getirdik. Akyarlar balıkçı barınağını işleten balıkçı kooperatifi ve Bodrum limanını işleten Belediye Gıda A.Ş.'nin olumlu katkılarını göz ardı etmemek gerekir.

Bu kurumlardan ya da kurumların o günkü idarecilerinin takınacağı bir tek olumsuz tavır bile bu tarz bir projenin durma sebebi olabilirdi.

Örnek vermek gerekirse; yakın geçmişte, yıllardır yolcu ve araç taşımacılığının resmi olarak yapıldığı Bodrum-Datça (Körmen limanı) feribot seferleri, Türkiye'nin farklı bir bölgesinde yaşanan bir kaza sonrasında idare tarafından Körmen iskelesinin resmi işletme iznli bir iskele olmaması neden gösterilerek aylarca durdurulmuş, daha sonra böyle bir önemli hattın durmasının getirdiği sosyal ve siyasi baskılar sonucu özel izinle tekrar başlatılmıştır.

Bakanlığın ve belediyelerin ciddi araştırmalar yaparak deniz ulaşım alt yapısını hazırlamadan (12 ay boyunca her hava koşulunda korunaklı ve güvenli resmi işletme izni olan yolcu iskeleleri ve bekleme barınakları) yapılacak deniz ulaşımı işletmeci açısından riskli bir hayal olmanın ötesine geçemez.

**3 Türk Uluslararası Gemi Sicili yönetmeliği*

**4 16.12.1999 tarih ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu*

İşletme

Teknelerimizin fiziksel yapısı ve iskeleye yanaşıp kalkma kolaylığı sağlamak için her iki noktada da 11m boyunda 1.6m eninde uç kısmından rıhtım betonuna oynar menteşe sistemiyle bağlı yüzer beton iskele yaptırıldı. (Liman başkanlığından izin almamıza ve resmi liman işletme izinli tesis içinde portatif uygulama yapmamıza rağmen mal müdürlüğü tarafından mahkemeye verildik). Bu sistem sayesinde teknelerimiz iskele ya da sancak bordalarından yanaşarak pratik ve güvenli bir şekilde yolcu almanın yanı sıra demir atma ve demir alma gibi zaman kaybına uğramıyorlardı. (Bu tarz deniz toplu taşımacılığında pratik yanaşma kalkmanın yanı sıra bekleme yapan tekneler içinde park alanı planlaması hayati önem taşıyor. Planlamacıların dikkatine.)

İlk zamanlar, kara yoluyla dolmuş taşımacılığı yapanlar için risk olarak kabul edildik. Bizim şirket kuruluşumuzdaki ortaklık ve kazan kazan vizyonu maalesef kara taşımacılığı yapan meslektaşlarımızda henüz oluşmamıştı. Küçük belediyelerin siyasi kaygılarla karşılıksız sunduğu bu toplu taşıma imtiyazı, kara taşımacılarını pervasızlaştırmıştı.

Denizden ulaşım yapmamız, araç kapasitelerimiz, fiyat politikamızın dolmuş ücretlerinden yüksek olması bu haksız rekabet tezini çürüttü diğer rahatsız edici girişimlerde kararlı duruşumuz sayesinde etkisiz kaldı ve yaklaşık üç-dört hafta içinde sistem sağlıklı işlemeye başladı. Emin olunuz Türkiye'nin birçok bölgesinde, özellikle küçük belediyelerin hâkim olduğu bölgelerde, alternatif ulaşımın önündeki en büyük engel bu tarz sığ düşünceler ve bunu ciddiye alan yerel idarecilerdir.

Reklam bütçemiz kısıtlıydı. Akyarlar gibi insanların limanda yoğunlaştığı küçük yerlerde çabuk tanınıp doluluk oranlarımızı hızla yükselttik, buna karşın Bodrum merkezde doluluk oranları daha zayıf kaldı.

Hatların doğru bir tarife ile tanınması en az 2-3 sene gerektirmektedir. Bu süre ciddi bir dayanma ister. Hat izni ile ilgili kurallar gereği ilan edilen saatlere uyulması zorunludur.

Karşılaştığımız bürokratik sorunlar, belediyeler ve diğer ortak adaylarının bekle gör politikası projemizi ekonomik olarak zora sokmuştur. Üstelik hatların oturması durumunda idarenin başka bir şirkete aynı hatlarda izin vermesini engelleyen bir düzenleme mevcut değildir. Yani başka bir deyişle 2-3 sene ciddi mücadele ve yatırımdan sonra karşınıza yeni rakipler çıkması kuvvetle muhtemeldir. Tüm bu koşullar doğrultusunda teknelerimizi satarak şirketimizin zararını azaltma yolunu seçtik ve projeden çekilmek zorunda kaldık.

Müşteri memnuniyetimiz mükemmeldi; bugüne kadar yaptığımız hiç bir ticarete bu denli müşteri övgüsüne maruz kalmamıştık, hala çalıştığımız bölgelerden ne zaman tekrar başlayacağımız soruluyor,

Umarız bir gün...

Sonuç

Deniz ulaşımı (Denizden Toplu taşıma) resmi yolcu iskeleleri, bu iskelelere karayolu bağlantıları, sıra bekleyen deniz araçları için güvenli park yerleri, yolcu bekleme salonları yolcu araçları için karadaki park yerleri ile bütüncül bir planlama gerektirmektedir.

Türkiye genelinde deniz ulaşımına uygun alanların tamamı bu gün itibarıyla Büyük Şehir Belediyeleri sınırlarında olup, ulaşım imtiyazı ve tarife belirleme hakkı belediyelere aittir. Ancak alt yapı ve hatlar oluşturulduktan sonra belediyeler özel işletmelere kiralama ya da özelleştirme yapabilirler.

Kabotajda farklı belediyeler arasında açılacak hatlar, karadaki alt yapı ve hatların çok özen gösterilmeden diğer firmalara da rahatlıkla verilmesi sebebi, özel teşebbüsü yeni hatlar için risk almaktan uzak tutmaktadır.

Belediyelerin kıyılarda yapacağı deniz ulaşımı alt yapı çalışmalarında, çeşitli bakanlıklarla çatışmalar çıkmakta ve bürokratik hantallık sorunu yaşanmaktadır.

Deniz ulaşımı konusunda yerel idareler yetkili gibi görünse de merkezi otorite hiçbir zaman tüm yetki ve sorumluluğu yerel idarelere bırakmamaktadır.

Genelde liman koşullarında ve korunaklı ya da iç sularda gerçekleşecek deniz toplu taşımacılığında; kıyı alt yapısı, kullanılacak teknelerin özellikleri ve tescilleri konusu da dahil olmak üzere, tüm yetki ve sorumluluğun yerel idarelere bırakılması en azından kıyıdaki deniz ulaşımının önünü açacaktır.

Kaynaklar

-Tezcan, H.R.(2013)İskele ve Yanaşan - Mavi Yolculuğun Gayekeleri ve Teğneleri, İletişim yayınları.

-Arı, K. Doç.Dr.(2008)Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları

